Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10354**

19. Wahlperiode 20.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, Andreas Mrosek, Frank Magnitz, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD

Getötete Lkw-Fahrer bei Auffahrunfällen an den Stauenden

Immer wieder kommt es zu sehr schweren bis tödlichen Lkw-Auffahrunfällen am Stauende. Oft werden die Lkw-Fahrerhäuser komplett zerquetscht. Dies hat augenscheinlich einen Grund.

Das Chassis der Lkw-Zugmaschinen ist konstruktiv niedriger gebaut, als das Chassis des vorausfahrenden Anhängers bzw. Sattelaufliegers. Das ist darin begründet, dass die Zugmaschine den Motor als auch das Fahrerhaus aufnehmen muss. Ebenso liegt der Sattelauflieger mittels Sattelkupplung auf den Chassis der Zugmaschine. Besonders gut kann man dies bei diesem Foto des Presseartikels im „Göttinger Tageblatt" vom 12. Januar 2015 erkennen (www.goettinger-tageblatt.de/Nachrichten/Hannover/Weiterer-toedlicher-Lkw-Unfall-auf-der-A2).

Kommt es nun zu einem Auffahrunfall, schiebt sich das Chassis der Zugmaschine unter das Chassis des vorausfahrenden Anhängers bzw. Aufliegers. Die gesamte kinetische Energie, welche bei Personenwagen durch die Knautschzonen abgefangen wird, kann beim Lkw-Auffahrunfall nur sehr bedingt abgefangen werden. So schiebt sich der auffahrende Lkw unter den vorausfahrenden Lkw und der Leidtragende ist der Lkw-Fahrer, welcher in seiner Kabine kaum eine bzw. keine Überlebenschance hat (www.paz-online.de/Kreis-Peine/Hohenhameln/Lastwagen fahrer-stirbt-nach-Unfall-auf-A2).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Lkw-Auffahrunfälle gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2013 bis 2017 auf Autobahnen an den Stauenden in Deutschland und der EU?
2. Wie viele Lkw-Fahrer kamen dabei nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland und der EU ums Leben?
3. Wie viele Lkw-Fahrer werden nach Einschätzung der Bundesregierung durch die neue Richtlinie (EU) 2015/719 in Deutschland und der EU weniger versterben?
4. Sieht die neue Richtlinie (EU) 2015/719 nach Kenntnis der Bundesregierung einen Unterfahrschutz am Lkw-Ende vor, welcher konstruktiv das „sich Unterschieben" eines auffahrenden Lkw ansatzweise abfangen kann und die konstruktiv neuen aerodynamischen Knautschzonen am Fahrerhaus wirkungsvoll ergänzt (www.iav.com/automotion-magazine/automotion-03-2016/die-fahrerkabine-der-zukunft)?

   Wenn nein, warum nicht?

5. War die Bundesregierung oder von ihr beauftragte Institutionen an der Ausarbeitung der Richtlinie (EU) 2015/719 aktiv beteiligt, und wenn ja, wer hat was eingebracht?
6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine statistische Erhebung, ob die Auffahrunfälle verstärkt von Lkw im Fernverkehr, Nah- oder Regionalverkehr stammen (wenn ja, bitte kurz in Tabellenform auflisten)?
7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine statistische Erhebung, ob die Auffahrunfälle verstärkt von Lkw ausländischer oder inländischer Betreiber stammen (wenn ja, bitte kurz in Tabellenform auflisten)?
8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine statistische Erhebung, ob Abstandwarner Auffahrunfälle effektiv vermeiden?

Berlin, den 13. Mai 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333